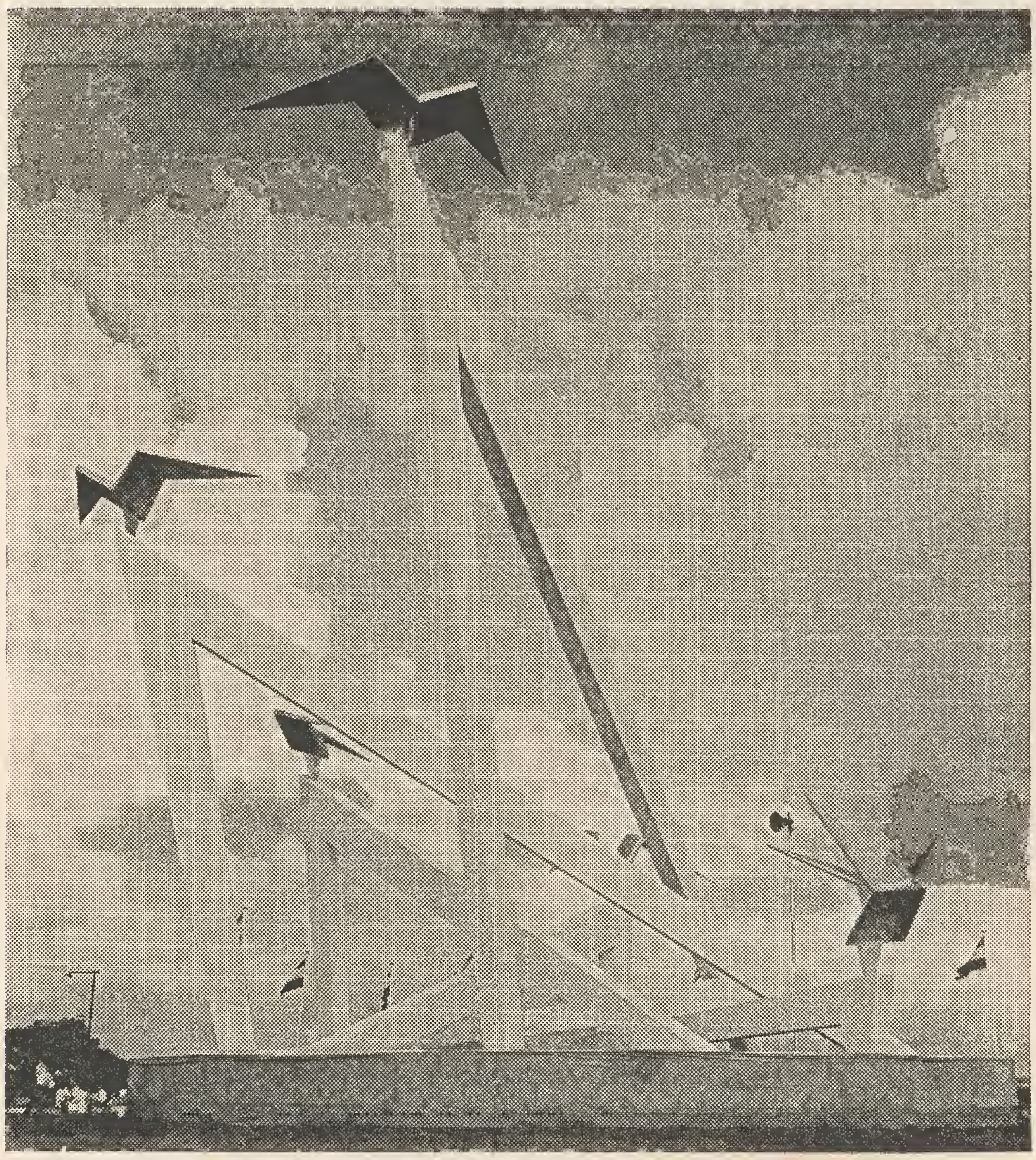
Jaargang 1956 NA 19

Schakels

NEDERLANDSE ANTILLEN



ECONOMISCHE ASPECTEN

UITGAVE VAN HET MINISTERIE VAN OVERZEESE RIJKSDELEN
PLEIN 1 . 'S-GRAVENHAGE

INHOUD

Ten geleide

„Schakels" . . . . . . een welgekozen naam voor de uitgave van het Ministerie van Overzeese Rijksdelen, die ten doel heeft de band met de Nederlandse gewesten overzee te bestendigen en te verstevigen. Een juiste betiteling in het bijzonder voor de aflevering, die U thans in handen houdt.

Deze immers geeft de tekst van een aantal toespraken in de radiorubriek „Rijksdelen Overzee", betrekking hebbende op onderwerpen, die zowel Antilliaanse als Nederlandse belangen raken, onderwerpen, waarbij een innig samenspel tussen onze gewesten hier en ginds op de voorgrond staat: vrije zônes, de problemen van Willemstad's haven, het luchtverkeer in de West, het Nederlandse handelscommissariaat en de ingenieurswetenschappen in de Nederlandse Antillen.

U leze en oordele zelf!

Dr. Ir. P. C. HENRIQUEZ
Secretaris Technisch Economische Raad
Ned. Antillen TERNA

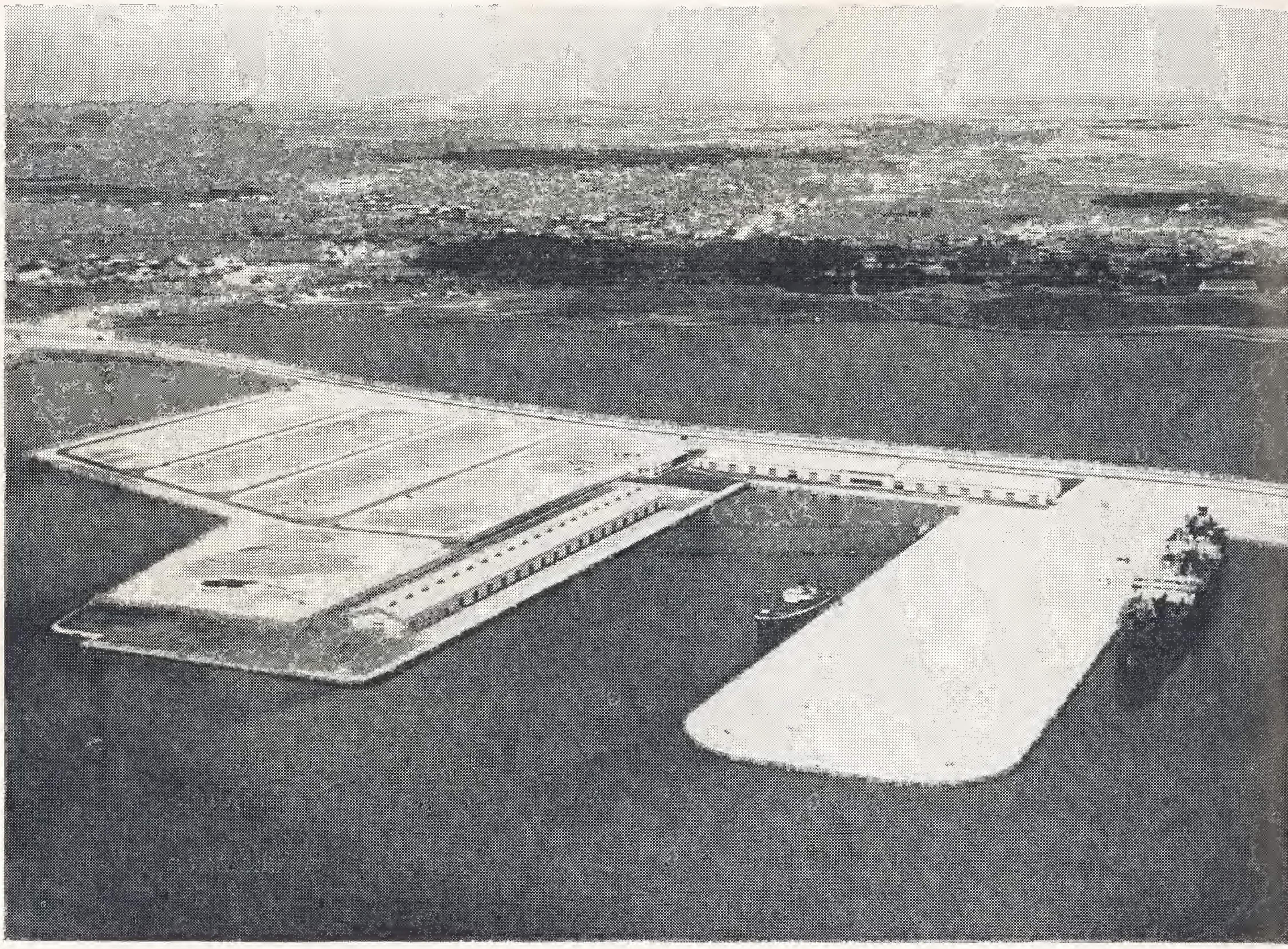
Vrije zones voor de handel in de Nederlandse Antillen

Het is — na de grotere belangstelling, welke voor de Nederlandse Antillen na de oorlog is ontstaan — wel algemeen bekend dat haar welvaart, hoe goed dan ook, een ongewisse, althans een zeer eenzijdige is. Men kan daarover derhalve zeer kort zijn en erop wijzen dat deze welvaart voor het overgrote deel afhankelijk is van de olieraffinaderijen op Curaçao en Aruba en dat deze olieraffinaderijen wederom afhankelijk zijn van de toevloeiïng van het ruwe produkt uit Venezuela. En het is ook bekend dat Venezuela druk doende is haar eigen raffinaderijen op te zetten.

Hoe groot deze afhankelijkheid van de olie is, is moeilijk in cijfers uit te drukken, doch men mag veilig aannemen, dat dit voor Aruba voor minstens 80 en voor Curaçao 60 % is. De overige vier eilanden steunen voor wat hun inkomsten betreft weer grotendeels op deze twee grote broers. Het zal dan ook niet verwonderen, dat in gesprekken, die in de Nederlandse Antillen in verantwoordelijke kringen over dit onderwerp gaan — en het zal evenmin verwonderen dat zulks vaak voorkomt — een zekere gereserveerdheid naar boven komt, die de oppervlakkige bezoeker of tourist van het vrolijke, kleurige en welvarende Willemstad of Oranjestad niet zal vermoeden. Maar deze kringen breken zich al lang het hoofd over de vraag, wat gedaan kan worden om deze eenzijdigheid van welvaartsbronnen aan te vullen ten einde de basis breder en hechter te maken.

Oorspronkelijk heeft men gedacht, dat het aantrekken van nieuwe industrieën, die los van de oliebedrijven, een deel der bevolking een blijvende werkkring zouden kunnen verschaffen, de oplossing zou brengen.

Dat men zulks gedacht heeft, is begrijpelijk: nieuwe industrieën immers zouden in de Nederlandse Antillen een uitstekend internationaal gelegen gebied vinden met voortreffelijke zee- en luchthavens, goede verbindingsmogelijkheden en een rustig bestuur. Dat zulks grotendeels mislukte is achteraf echter duidelijk: gebrek aan grondstoffen, gebrek aan afzetmogelijkheden in eigen gebied en vrij dure arbeidskrachten hebben de enkelen, die een vestiging aandurfden, tot een korte levensduur gedoemd. Dit wil niet zeggen dat geen enkele industrie het naast de olie zou kunnen bolwerken. Er zijn industrieën die het goed doen, maar het is wel duidelijk dat slechts bepaalde soort industrieën dit kunnen



Willemstad. Nieuwe haven

en dat de Nederlandse Antillen geen vruchtbaar terrein bieden voor een enigszins ruim gedifferentieerde industriële ontwikkeling. Met deze wetenschap voor ogen leek het gewenst de blik op andere mogelijkheden te richten.

Naast andere zeer interessante onderwerpen, welke daarbij de aandacht hebben gehad en nog hebben en waarvan verschillende reeds werkelijkheid zijn geworden, wordt in deze causerie de aandacht speciaal gevraagd voor een nieuwe welvaartsbron, waaraan op het ogenblik in de Nederlandse Antillen hard wordt gewerkt; n.l. het scheppen van vrije zones.

Wanneer men genoodzaakt is uit te zien naar nieuwe of aanvullende bestaansbronnen, ligt het voor de hand, dat men zich allereerst beraadt over de vraag in welke richting men het, gegeven de feitelijke omstandigheden, zoeken moet. Feitelijkheden zijn o.a.: de bijzonder gunstige ligging tussen Noord- en Zuid-Amerika met daartussen de zeer vele, meest dichtbevolkte, eilanden van het Caraïbisch gebied; regelmatige zee- en luchtverbindingen zowel met N. en Z.

Amerika als met Europa en indirect met geheel de wereld. Verder de goede technische uitrusting voor het opvangen van dit verkeer op de eilanden Curaçao en Aruba, een uitrusting, die aan de moderne eisen is aangepast; ondernemende zakenlieden met grote ervaring op handels- en financieel gebied; een ordelijke maatschappij onder een Bestuur dat gegeven garanties respecteert en dat heeft bewezen in staat te zijn vooruit te zien door het scheppen van een gunstig belastingklimaat, het geven van faciliteiten bij vestiging van ondernemingen, ruime deviezentransactie mogelijkheden enz.

Dat deze feitelijkheden een groot potentieel in zich bergen, is duidelijk en dat men aan „vrije zones" heeft gedacht als één der mogelijkheden, ligt, achteraf, haast voor de hand. Daarbij deed zich de gelukkige omstandigheid voor, dat na de tweede wereldoorlog bleek, dat de internationale handel en industrie er belang bij — en (dus blijkbaar) behoefte aan — hadden dat in het Caraïbisch gebied en de daaromheen liggende landen „vrije zones" zouden worden opgericht in navolging van dergelijke zones in Europa en de Verenigde Staten van Noord Amerika, waar zij immers reeds vele jaren bekend zijn. Panama was het eerste land in deze streken dat deze behoefte aanvoelde en het economische voordeel van de vestiging van vrije zones op haar grondgebied inzag. Bij decreet van 17 juni 1948 werd de oprichting van een dergelijke instelling in de stad Colón mogelijk gemaakt.

En thans ziet het er naar uit dat de Nederlandse Antillen een goede kans maken de tweede te zullen zijn. Waarop is dit optimisme gebaseerd?

In de eerste plaats uiteraard op de vaste wil al die maatregelen te treffen, die nodig zijn om het vestigen van vrije zones mogelijk te maken. Dit is niet zo eenvoudig als het ogenschijnlijk wel lijkt. Ruim een jaar geleden werd begonnen met het doen opmaken van rapporten door deskundigen, met het opstellen van wettelijke regelingen, met onderhandelingen en besprekingen zowel op overheidsniveau als met eventuele gegadigden enz.

Nog is men met dit alles niet gereed maar er komt schot in en een vaste lijn tekent zich langzamerhand af, hoe uiteindelijk het apparaat van een vrije zone eruit zal zien en hoe het werken zal.

In de tweede plaats is dit optimisme gebaseerd op de overtuiging, dat een vrije zone in de Nederlandse Antillen voordeel zal afwerpen voor de internationale handel en industrie. Deze voordelen voor exportmaatschappijen, fabrieken en leveranciers van goederen, produkten en halfprodukten in de grote handels- en industriecentra in Europa en Amerika, die in de zone, zonder betaling van in- of uitvoerrechten hun goederen kunnen opslaan, ontpakken, tentoonstellen, verpakken, verwerken of doorzenden alsmede de voordelen voor de afnemers dier goederen, zijn in het kort aldus samen te vatten:

1. De leveranciers brengen hun goederen en produkten in de onmiddellijke nabijheid van hun afzetgebied, m.a.w. het grote tijdverlies om deze te leveren of na te leveren wordt sterk ingekrompen, hetgeen de verkoop stimuleert.

2. De leveranciers in de grote handels- en industriecentra in Europa en de Verenigde Staten kunnen grotere hoeveelheden, en vaak in compactere vorm, afzenden, waardoor zij een vrachtbesparing kunnen verkrijgen, welke hen in een sterkere concurrentiepositie plaatst.

3. Zij kunnen in bepaalde gevallen ook voordeel trekken uit de verwerking van halfprodukten tot afgewerkte produkten onder gunstiger arbeidsomstandigheden dan die, waaronder zij zelf werken.

4. Voor Europese bedrijven kan het in verband met veiligheidsoverwegingen en het accumuleren het verzamelen van harde valuta van belang zijn in de Nederlandse Antillen een „pied à terre" te hebben.

5. Bij werkstakingen in de grote Verscheephavens in Europa en de Verenigde Staten, die nog weleens voorkomen, kunnen de leveranciers leveren of naleveren uit hun voorraad in de vrije zone, m.a.w. uit hun overzees distributiepunt, waardoor ernstige stagnatie in de normale gang van zaken voorkomen kan worden.

6. Doordat de afnemers in dit gedeelte van de wereld kunnen rekenen op snelle levering of nalevering van de gewenste goederen en produkten, behoeven zij slechts geringere voorraden aan te houden, hetgeen met zich mede brengt minder investering van kapitaal, dus geringer renteverlies.

7. Door kleinere voorraden aan te houden dragen de afnemers een geringer risico ten gevolge van bederf, het uit de mode raken van artikelen, nieuwe modellen, enz.

8. Het Antilliaanse „belastingklimaat" werkt voor diegenen, die van de vrije zones willen gebruik maken, zeer gunstig.

9. In verband met de bijzondere monetaire positie van de Antillen bestaat in bepaalde gevallen de mogelijkheid leveranciers uit z.g. „hard-currency"-gebieden faciliteiten te verlenen voor de verkoop aan z.g. „soft currency"-gebieden.

10. De „tax holiday" van tien jaar, welke bij landsverordening van 26 november 1953, P.B. 1953/194 werd ingesteld, waardoor in de Antillen behaalde winsten belastingvrij kunnen worden geaccumuleerd, werkt mede ten gunste van diegenen, die van de vrije zones gebruik willen maken.

Deze factoren en nog andere, hebben tot gevolg, dat beide uiteinden van de internationale handel en industrie in vele gevallen met voordeel gebruik kunnen maken van een vrije zone in de Nederlandse Antillen.

11-8-'55

Curaçao en de haven van Willemstad

Het is eigenlijk een overbodigheid om het eiland, de stad en de haven afzonderlijk te noemen. Want wie Curaçao zegt, denkt aan Willemstad en wie Willemstad zegt, denkt aan de haven. Dat is altijd zo geweest sinds Europeanen met Curaçao kennis maakten.

Zo was het in 1634 toen de West-Indische Compagnie behoefte had aan een steunpunt in de Caraïbische Zee en daarvoor Curaçao uitkoos. Die keus was gebaseerd enerzijds op de aanwezigheid van de prachtige natuurlijke haven, anderzijds op de gunstige ligging ten opzichte van de drie Amerika's. Dat het eiland zich op dat moment in handen der Spanjaarden bevond was geen bezwaar.

Zo is het nu nog, want op de haven berust het gehele economische leven van Doesji Corsouw, zoals het liefelijke Curaçao in de landstaal heet. Vanwege die haven is de olieraffinaderij van de C.P.I.M. er gevestigd. Immers olie wordt op Curaçao zelf niet gevonden; elke ton olie, die de raffinaderij verwerkt, wordt per schip aangevoerd en op het verbruik van het eiland zelf na wordt de gehele produktie ook per schip weer afgevoerd. En dat is heel wat, want de raffinaderij heeft ongeveer de dubbele grootte van die van Pernis.

Die olieprodukten vormen dan ook het leeuwendeel van wat het eiland oplevert. De bekende likeur waaraan Curaçao de naam geschonken heeft, wordt in kleine hoeveelheid op Curaçao gedistilleerd. De verdere economische activiteit bestaat voornamelijk uit handel, uiteraard ook op de scheepvaart gebaseerd, en dan is er nog het groeiende toeristenbezoek, grotendeels korte bezoeken tijdens een cruising-trip, dus alweer de haven. Die toeristen komen misschien ook wel om de bezienswaardigheden te zien, maar toch ook vooral om inkopen te doen. Zoals andere steden de vreemdelingen lokken met de schoonheid van hun omgeving of hun architectuur, zo prijst Willemstad zichzelf aan als de winkelwijk van de Caraïbische Zee: "the shopping centre of the Caribbean".

Dit alles met elkaar zorgt er dan voor dat Willemstad per jaar door nog 8000 schepen wordt aangedaan met een gezamenlijke tonnage van 500.000 ton. Daarmee neemt het een vooraanstaande plaats in op de lijst van wereldhavens en dat is voor een eilandje, dat 60 km lang is en op zijn breedste plaats 15 km breed, met een beetje meer dan 100.000 inwoners, voorwaar geen geringe eer.



Willemstad. Piscadera Hotel

Onze havens aan de Noordzee zijn met moeite uitgegraven in zand en modder en om er de diepte te handhaven, die de moderne scheepvaart eist, moeten baggermolens en zandzuigers voortdurend in de weer blijven. Kostbare havendammen moeten dienen om de golfslag buiten te houden en voor het geleiden van de getijstromen, die grijs gekleurd zijn door het zand en slib, waarmee zij beladen zijn. Niets van dit alles vindt U op Curaçao. De natuur heeft daar één van de mooiste havens aangelegd, die op de wereld te vinden zijn.

Luistert U maar naar de beschrijving uit het verslag van de verovering in 1634: „Het inkommen was omtrent een schiplengte wijdt tussen rudsen ende klippen, een weynich binnen zijnde, is men van alle slagh der zee bevrijdt, ende genoeghsaem buyten alle ghevaer. Van 't inkommen loopt een canael Noordtwaert op, omtrent een canonscheut, daer goede anckergrondt is, ende dan komt men in een Meyr, welck wel anderhalf mijle langh is, doch niet over hondert roeden ofte een musquetscheut wijdt."

Dat meer is het Schottegat, het kanaal dat er toegang toe geeft de St. Annabaai. Dergelijke formaties zijn er nog enige op Curaçao: een ruime kom met een betrekkelijk nauwe toegang naar zee, in modernere maten is het Schottegat een waterplas van ongeveer 4 km lang en nogal wisselende breedte door een aantal landtongen, die erin uitsteken en die wel speciaal ontworpen schijnen om de geschiktheid als haven te vergroten. Alles wat de mens hieraan nog heeft toe te voegen is ze te voorzien van kaden, beschoeiïngen of steigers.

De naam Schottegat heeft niets uit te staan met de bewoners van de Schotse Hooglanden, maar is ontleend aan de beschutting, die de schepen er genieten. Zijn verbinding met de zee, de St. Annabaai, is ongeveer 100 m wijd en 1 km lang en diep genoeg voor de grootste tankers. Voor de argeloze vreemdeling zijn die namen Schottegat en St. Annabaai wel geschikt om enige verwarring te stichten, want de St. Annabaai is geen baai, maar een doorvaart, daarentegen zou men desnoods het Schottegat wèl een baai kunnen noemen.

Vrijwel onmiddellijk buiten de St. Annabaai daalt de zeebodem tot grote diepte, alweer een aanzienlijk en voordelig verschil met onze havens, waarheen de schepen hun weg moeten zoeken tussen de zandbanken vóór de kust door

Aan weerszijden van de St. Annabaai en rondom een zijtak ervan, het Waaigat, ligt het schilderachtige Willemstad, dat vooral bij de nadering van zee uit met zijn fris gekleurde huizen onder helder rode daken op zijn best uitkomt. De twee delen van de stad zijn verbonden door een pontonbrug, de Koningin Emmabrug. Hoe belangrijk de haven vroeger ook strategisch was wordt geïllustreerd door de drie forten, het Waterfort en het Riffort aan weerszijden van de invaart en boven op een heuvel bij de toegang naar het Schottegat het Fort Nassau, dat de gehele omgeving domineert. De installaties van de olieraffinaderij zijn opgesteld langs een deel van de omtrek van het Schottegat, waarbij dankbaar gebruik is gemaakt van de landtongen. In het Schottegat bevindt zich ook de Marinebasis en in een ander deel zijn kortgeleden door het Eilandbestuur moderne kaden met havenloodsen aangelegd. Ondanks dat speelt het grootste deel van de handelsbedrijvigheid zich thans nog af aan de kaden aan weerszijden van de St. Annabaai.

Intussen, niets op de wereld is volmaakt en ook de haven van Willemstad is niet geheel zonder bezwaren. Terwijl in vroegere tijden voor de betrekkelijk kleine zeilschepen de haven op één punt na, waarover straks meer, nagenoeg ideaal was, vooral ook omdat de passaat gewoonlijk zowel voor in- als uitvaren een gunstige wind verschafte, is voor de grote zeekastelen van tegenwoordig de doorvaart krap geworden. Op het nauwste punt, even binnen de invaart gelegen, is voor diepgaande schepen maar een breedte van 80 m beschikbaar en dat is voor schepen van meer dan 150 m lengte en meer dan 20 m breedte bepaald niet royaal.

Nu is die kleine breedte lang niet zo erg als bijvoorbeeld voor een haven aan onze kust, waar vrij geregeld krachtige en stormachtige winden uit allerlei richtingen staan, waar sterke getijstromen heersen en wispelturige golven. Bij Curaçao



Willemstad. Overzicht van het oude gedeelte *Foto Fischer*

zijn in al die opzichten de omstandigheden juist bijzonder gunstig. Immers er is een vrijwel constante, matige wind, een regelmatige, zelden krachtige deining en in normale omstandigheden een zwakke stroom, niet meer dan enkele decimeters per seconde, die van Oost naar West langs de kust gaat. Noch de wind, noch de stroom, noch de deining geven in normale omstandigheden hinder bij het binnenvaren. Vandaar dat gemiddeld 999 van de 1000 schepen zonder enige moeilijkheid naar binnen varen.

Een enkele maal echter zijn de omstandigheden niet normaal en dan is de toestand niet ideaal. De spelbreker in die gevallen is de stroom, die soms grillige kuren kan vertonen. Een van zijn afwijkingen is een geheel onschuldige verandering van richting: het komt weleens voor dat de stroom niet Westelijk is maar Oostelijk. Een Westelijke stroom, dit om misverstand te voorkomen, is een stroom die naar het Westen toegaat, in tegenstelling met een Westenwind, die zoals U weet uit het Westen komt. Een luchtstroom wordt genoemd naar de richting, waaruit hij komt, maar een zeestroom naar de richting waarheen hij gaat. Die Oostelijke stroom dus, die uit het Westen komt, is altijd zeer zwak en daarom geheel ongevaarlijk. Een tweede afwijking, die de stroom soms vertoont, is echter niet ongevaarlijk. Dit is geen verandering in richting, maar in sterkte.

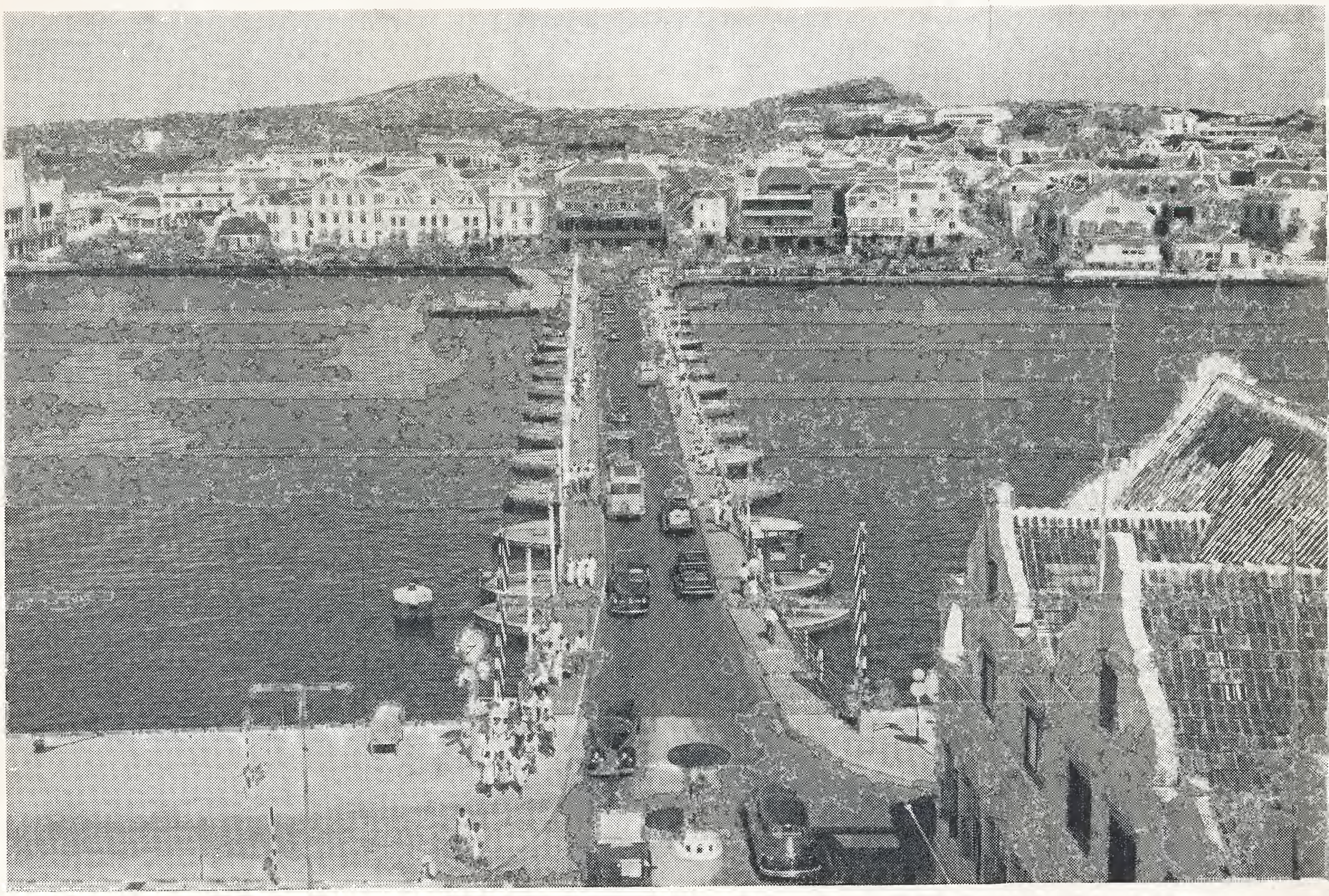
De stroom blijft dan Westelijk, maar wordt plotseling en zonder waarschuwing aanzienlijk sterker dan normaal, bij voorbeeld een meter per seconde, of in zeemanstaal gesproken twee mijl per uur of nog meer. In enkele gevallen is er 2½ mijl gemeten en misschien is de stroom nog weleens sterker geweest. Nu is dit nog wel niet zo'n geweldig sterke stroom, maar in het algemeen is het binnenvaren van een haven niet gemakkelijk wanneer voor de ingang langs een sterke stroom trekt, en zeker niet wanneer de invaart maar nauw is. Er komt tijdens het invaren een moment, waarop het voorste deel van het schip zich in de luwte bevindt, terwijl het achterschip nog door de stroom wordt getroffen. Het achterschip wordt dan opzij gedrukt en het schip dreigt uit zijn koers te lopen. Is er dan geen ruimte om te manoeuvreren, dan kunnen er licht moeilijkheden ontstaan.

Gelukkig treedt die sterke stroom niet met een grote frequentie op. In de periode van 1946 tot en met 1953 is in totaal op 44 dagen een stroom van 1½ mijl of meer geconstateerd, dat is dus gemiddeld slechts 5½ dag per jaar. Het maximum is geweest 1951 met 10 dagen en er zijn ook jaren dat de stroom niet aan de 1½ mijl toe is gekomen of slechts een enkele dag.

Het optreden van deze sterke stroom is ook bepaald geen modern verschijnsel, want toen voorafgaande aan de veroverings-expeditie in 1634 het jacht de Brack van Bonaire uit naar Curaçao op verkenning ging werd het door wind en stroom de gehele Zuidkust van dit eiland voorbij gedreven en het kon pas terugkeren op zijn basis door eerst over te steken naar Hispaniola, het tegenwoordige Haïti. Het werd zodoende een verkenningstochtje dat drie weken duurde.

Wat precies de oorzaak is van dit hinderlijke verschijnsel, staat niet geheel vast. Het is niet het getij, want dat is in deze buurten zwak en kan geen aanleiding geven tot sterke stromen. Er blijkt ook geen enkele samenhang met eventuele veranderingen in de richting en sterkte van de wind. De verklaring moet wel worden gezocht in een bepaalde grilligheid van de grote zeestromingen in de omgeving, waardoor zo nu en dan een aftakking van de Caraïbische stroom (een onderdeel van het stroomstelsel, dat aangedreven wordt door de equatoriale stromen en waaruit tenslotte de Golfstroom voorkomt) langs de Zuidkust van Curaçao strijkt. Hieruit vloeit dan ook het wispelturige karakter van het verschijnsel voort, tengevolge waarvan soms niet alleen van de ene dag op de andere maar zelfs in de tijd van enkele uren de stroom aangroeit tot een hinderlijke sterkte en daarna weer eventueel verdwenen kan zijn.

Wat ook de oorsprong moge zijn, het is de enige belangrijke bron van moeilijkheden bij het binnenvaren van de St. Annabaai. En daar, zo ergens, voor Curaçao de spreuk geldt: „Navigare necesse est", zijn die uitschieters van de stroom het schrikbeeld voor ieder die op Curaçao met de scheepvaart te maken heeft, en dat is uiteindelijk iedereen. Men spreekt te Willemstad nog met afgrijzen over de kwade week van 14 tot 22 juli 1953, toen uit de 125 binnengeloodste schepen er 14 in moeilijkheden kwamen en er in enkele gevallen een aanzienlijke schade ontstond. Eén van de mogelijke nare gevolgen is dat een uit het roer gelopen schip de brug aanvaart die dan natuurlijk is opengedraaid



Willemstad. Schipbrug

en tegen de oever aan ligt. Indien de brug een zodanige schade oploopt dat hij buiten gebruik geraakt, is de verbinding tussen de twee stadsdelen aan weerskanten van de St. Annabaai verbroken. Weliswaar is er voor voetgangers een veerverbinding, maar voertuigen moeten een 16 km lange omweg rond het Schottegat maken en dat vindt men in Willemstad niet prettig. Overigens kan ook zonder beschadiging van de brug het openstellen voor de scheepvaart aanzienlijke verkeersopstoppingen bewerken. Er zijn daarom ook plannen om de ponton te vervangen door een hoge vaste brug, waar de schepen onderdoor kunnen varen, maar dat is een groot en kostbaar werk en zover is het nog niet gekomen.

Het is vooral na de narigheden van juli 1953 geen wonder dat er gezonnen wordt op mogelijkheden om de kwade invloed van de stroom op het binnenvaren ongedaan te maken of althans te verminderen. De moeilijkheid daarbij is, dat de meest radicale en voor de hand liggende middelen om verscheidene redenen geen toepassing kunnen vinden. Zo zou men er aan kunnen denken de St. Annabaai behoorlijk te verwijden en daardoor de schepen voldoende ruimte te

geven om te kunnen manoeuvreren. Dit gaat echter niet, omdat daartoe een aanzienlijk deel van de stad zou moeten worden opgeruimd. Een ander afdoend middel zou zijn lange havendammen in zee uit te bouwen en zo een ruime voorhaven te scheppen. Dit gaat evenmin, omdat al op korte afstand de zeebodem steil naar beneden helt tot zeer grote diepte. Het is daardoor niet goed mogelijk een dam te maken langer dan ongeveer 100 meter. Weliswaar is dit, de situatie in aanmerking genomen, niet bijzonder veel, maar men zal er toch mee kunnen bereiken dat de omgeving, waar de schepen door de overgang uit de stroom in het beschutte water in moeilijkheden kunnen geraken, over zekere afstand zeewaarts wordt verschoven.

Naast de constructie van een dergelijke dam zijn er nog enkele, ieder op zichzelf niet zeer ingrijpende, maatregelen in overweging. Tezamen kunnen die weliswaar de invaart niet onder alle omstandigheden voor 100 procent risico vrij maken — hetgeen tenslotte in geen enkele haven het geval is — maar zij kunnen wel de kans op moeilijkheden aanzienlijk verminderen. Die verdere maatregelen bestaan in het wegnemen van enkele plaatselijke hindernissen en het opstellen van een automatische stroommeter, waardoor het loodswezen voor verrassingen door het wispelturige optreden van de stroom wordt behoed.

Om de werking van deze verschillende maatregelen nader te bestuderen en om hun meest doeltreffende combinatie vast te stellen is momenteel in de Noordoostpolder, in de openlucht dépendance van het Waterloopkundig Laboratorium, een model opgesteld van de ingang van de St. Annabaai, een klein stukje van Doesji Corsouw, hoewel het niet zo schilderachtig is als het origineel en helaas ook zonder de Curaçaose zonneschijn. Maar de haven is er dan toch en schepen varen er ook, al is het op 1/64e van de ware grootte. En als Curaçao dan al het hart van alle Nederlanders heeft gestolen, dan mogen wij nu in ruil daarvoor zeggen dat wij, zij het voor korte tijd, het hart van Curaçao in bezit hebben. Want Willemstad is het hart van Curaçao en de haven is het hart van Willemstad.

7-2-'55

Het werk van de Nederlandse Handelscommissaris op Curaçao

De Nederlandse handelscommissaris op Curaçao heeft tot taak onze export naar de Nederlandse Antillen te bevorderen.

Voor dit doel wordt regelmatig voorlichting gegeven zowel aan Antilliaanse importeurs als aan exporteurs en bedrijfsleven in Nederland, worden produkten waarvoor afzetmogelijkheden zijn gepropageerd en gegevens vermeld omtrent de structuur van de invoerhandel, betalings- en leveringscondities, buitenlandse concurrentie met haar activiteiten en haar prijzen, de meest doeltreffende wijze van het maken van reclame, enz.

Verder wordt bemiddeling verleend voor contacten tussen de Nederlandse exporteurs enerzijds en de Antilliaanse importeur anderzijds.

Een ander deel van zijn taak is het onderhouden van contacten met de verschillende instanties in de Nederlandse Antillen. Niet alleen vragen *deze* externe relaties regelmatig verzorging, maar ook de relaties met agenten of vertegenwoordigers en hun medewerkers zijn belangrijk. Als voorbeeld noem ik het contact met de petroleumindustrieën, de Curaçaose Petroleum Industrie Maatschappij (of kortweg C.P.I.M.) op Curaçao en de Lago op Aruba.

Ik zeg het er even bij, dat de C.P.I.M. behoort tot de Koninklijke Shell groep en de Lago tot het Standard Oil Concern. Beide olie-industrieën zijn belangrijk voor de importhandel mede door het feit, dat zij beide winkels hebben, waar haar personeel tegen billijke prijzen hun inkopen op allerlei gebied kunnen doen.

De C.P.I.M. met de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij, een organisatie die met tankschepen de ruwe olie van Venezuela naar Curaçao vervoert, telt ongeveer 13.000 employees en de Lago heeft ongeveer 9.000 employees, waaronder vele Amerikaanse staatsburgers.

Hiermede is in het kort getracht een beeld te geven van het arbeidsveld van de handelscommissaris.

Zijn activiteit heeft er voor een zeer groot gedeelte toe meegewerkt, dat onze uitvoer naar de Nederlandse Antillen niet onbelangrijk is toegenomen en wel van Nf 24 millioen in 1949 tot Nf. 82 millioen in 1954.



Oranjestad haven

De Antilliaanse markt is allerminst een achterlijke markt, zoals wel eens gedacht wordt. Het is een interessante maar geen gemakkelijke markt. De Antilliaanse importeur met de Curaçaose gulden, zoals U weet een harde valuta, kan overal in de wereld kopen. Door de laatste wereldoorlog, was de Antilliaanse markt zeer sterk op de Verenigde Staten van Noord-Amerika ingesteld. Thans bestaan, ook door familiebanden in de U.S.A. o.m. van Antilliaanse burgers, de z.g. Polakken, nog goede handelsbetrekkingen met dit land. De Joden uit Oost Europa en hun afstammelingen worden in Curaçao n.l. Polakken genoemd.

De handelsmoraal in dit Rijksdeel is in het algemeen goed te noemen.

Wanneer de belangstellende exporteur de Nederlandse Antillen als afzetgebied nader onder de loupe neemt, dan dient hij er rekening mede te houden, dat de zes eilanden tezamen slechts ongeveer 180.000 inwoners hebben, waarvan het grootste aantal woont op Curaçao met ongeveer 110.000 inwoners en op Aruba met circa 56.000 zielen. Deze beide eilanden zijn tevens de meest welvarende van dit Rijksdeel.

Hoe klein de Nederlandse Antillen wat het bevolkingsaantal betreft, ook zijn moge, is dit Rijksdeel voor de Nederlandse exporteur toch belangrijk genoeg om zijn aandacht aan deze markt te geven en te blijven geven.

Een vergelijking in cijfers van de Nederlandse export in 1952 naar enige landen van het westelijk halfrond t.w. naar Canada, de Verenigde Staten van Amerika, Venezuela en de Nederlandse Antillen zal ik U geven:

In 1952 werd uit Nederland ingevoerd:

in Canada	per hoofd	voor Nf.	2.60
in U.S.A.		voor „	3.35
in Venezuela		voor „	11.60
in de Ned. Antillen		voor „	372.—

Het Nederlandse aandeel in procenten uitgedrukt in dit Rijksdeel, bedroeg in 1952 19 %. Hierbij is de olie-import buiten beschouwing gelaten.

De economische basis in de Nederlandse Antillen is smal en berust hoofdzakelijk op de olie-industrieën, die zo juist zijn genoemd.

Op Curaçao wordt fosfaat gewonnen door de Mijn Maatschappij Curaçao, waarbij 350 geëmployeerden werkzaam zijn. De export van fosfaat is ongeveer 100.000 ton jaarlijks.

Curaçao is in het Caraïbisch gebied een bekend winkelcentrum, door de lage invoerrechten, die in de Antillen nog geheven worden.

De Curaçaose Toeristen Commissie en de Toeristen Commissie op Aruba doen ernstige pogingen de toeristenindustrie te bevorderen om deze welkome inkomstenbron te vergroten. Tot nu toe is het toeristenbezoek aan Curaçao groter dan aan Aruba. Het aantal toeristen is de laatste jaren weliswaar toegenomen, doch het bedrag, dat de toerist per hoofd in omloop brengt is lager. Jaarlijks brengt het toerisme ongeveer 3 millioen dollars binnen.

Deze toeristen (in hoofdzaak Amerikanen) worden het gehele jaar door op Curaçao aangevoerd door de boten van de Amerikaanse Grace en Alcoa lijnen, waarvan de schepen deze haven wekelijks aandoen.

Hoewel in veel kleiner aantallen worden toeristen ook aangebracht door het „West-Indische Bedrijf" van de K.L.M., door de Pan American Airways en de Linea Aeropostal Venezolana.

In het Europese winterseizoen, doen verschillende toeristenschepen in hun vaarplan Curaçao aan, waarbij de passagiers de gelegenheid geboden wordt inkopen te doen en een tocht over het eiland te maken. Deze speciale reizen worden cruises genoemd. De vele moderne winkels met hun goede en prettige aanblik zijn wel-voorzien van de meest gevarieerde artikelen uit alle delen van de wereld. Deze artikelen worden in smakelijke vorm tegen betrekkelijk lage prijzen aangeboden.

Wanneer een cruise-ship op een zondag Curaçao binnenloopt, krijgen de winkeliers vergunning hun winkels te openen, daar zoals gezegd het toeristenbezoek belangrijke inkomsten verschaft.

Om het toeristenverkeer te bevorderen zijn zowel op Curaçao als op Aruba al jaren plannen gemaakt voor de bouw van een hotel, dat aan moderne eisen voldoet. Na vele pogingen is men geslaagd in de oprichting van een modern hotel op Curaçao, dat de naam El Curaçao zal krijgen. De eerste steen voor dit hotel werd door Prins Bernhard gelegd tijdens het bezoek van het Koninklijk Paar aan Curaçao.

Ondertussen is op het eiland St. Maarten het grootste Bovenwindse eiland, ook een hotel gebouwd, dat onlangs gereed kwam. Het Koninklijk Paar heeft enige dagen in dit hotel (Little Bay geheten) doorgebracht tijdens het bezoek aan St. Maarten. Dit hotel ligt op 2 km. afstand van de hoofdplaats Philipsburg.

Het gehele interieur van dit hotel werd uit Nederland geïmporteerd.

Om de economische basis van deze eilanden verder te verbreden, heeft men gedacht aan het aantrekken van nieuwe industrieën, alsmede aan het instellen van vrij zones op Curaçao en op Aruba.

14-12-'55

De Ingenieur in de Nederlandse Antillen

Fantasie en werkelijkheid

In veler ogen is de ingenieur de verpersoonlijking van de zakelijkheid, de dubbel gebeide nuchterheid, de koude, emotieloze berekening. Maar ik verzeker U, dat dit beeld in zijn algemeenheid onjuist is, in elk geval grovelijk eenzijdig. Want progressief ingenieurschap heeft een ruime mate van fantasie nodig, evenals elk menselijk werken dat iets werkelijk nieuws schept. Het is waar, dat de resultaten van het ingenieurswerk uit harde, concrete, voelbare en zichtbare dingen bestaan, die wiskundig berekend zijn en soms mechanisch worden aangedreven. Maar elke nieuwe werkelijkheid moet zijn voortgekomen uit een gedachte, een ontwerp van iets, dat er nog niet was. En naar mate dat ontwerp meer afwijkt van hetgeen wij uit dagelijkse ervaring kennen, kan men het meer aanduiden met de titel: fantasie. Zo is de ingenieurs-fantasie van heden de werkelijkheid van morgen.

Die fantasie vormt inderdaad een tegenpool van wat men nuchterheid, werkelijkheidszin noemt. Maar het is onjuist te menen, dat bepaalde tegenstellingen niet samen zouden kunnen gaan.

Wreedheid en zachtmoedigheid, gierigheid en gulheid, moed en lafheid zijn tegenstellingen. Maar niettemin kunnen zij naast elkaar bestaan in één volk, in één groep, zelfs in één persoon. Deze tegenstellingen leveren spanning op, maar die spanning is niet alleen zijn tragiek, zij vormt ook zijn grootheid, deze onbalans is mede de oorzaak van de technische evolutie.

De scheppende ingenieur moet deze twee poligheid bezitten. Enerzijds moet hij dichter-eigenschappen hebben: de fantasie, anderzijds de koele berekening van de accountant.

Wat kunnen nu de ingenieurs-wetenschappen aan nut met zich meebrengen voor de Nederlandse Antillen? Laat ons eerst de vraag stellen: Wat hebben ze ons gebracht? Men behoeft op onze eilanden Curaçao en Aruba niet ver rond te kijken. Zij brachten hier de olie-techniek en daarmee de grondslag voor onze huidige economische toestand. Onze eilanden zelf bergen geen aardolie, maar onze raffinaderijen verwerken deze delfstof tot velerlei produkten. En de technische wetenschappen zijn steeds doende nieuwe produkten er uit af te leiden. De olie-technologie staat niet stil.



Landschap met cocostuin op Aruba

Maar er is meer. Zo zijn er in de allerlaatste decennia pogingen gedaan tot gebruikmaking van de zonnestraling, van de energie der getijden, van de windkracht, van de energie die gelegen is in de temperatuursverschillen tussen het koude water van de diepe zee en het warme oppervlakte-water.

In het zuidelijke deel van de Verenigde Staten heeft men reeds installaties in gebruik, die de zonnestraling benutten voor de warmwater voorziening van woningen. Ik kan U mededelen dat ook op Curaçao de verwerkelijking van dergelijke pogingen voor de deur staat. In de gerestaureerde woning van de plantage Santa Barbara wordt een dergelijk apparaat aangebracht.

In Texas is men doende een toestelletje te fabriceren waarin zonnestraling direct wordt omgezet in electrische energie. Maar men dient alleen te bedenken, dat het stadium waarin dit toestel verkeert vooralsnog reden geeft het te beschouwen als een speelgoedje. Zo zijn er meer plannen, vondsten, die gesproten uit de fantasie thans bezig zijn werkelijkheid te worden. Maar in vele gevallen is men nog niet aan de praktische bruikbaarheid toe, men dient zich niet te vroeg illusies te maken.

Anders lijkt mij de toestand te liggen ten aanzien van de ten nutte making van het temperatuursverschil tussen warm oppervlaktewater en koud dieptewater van de zee. Zo is men bezig met een groot project in Frans West-Afrika. Men wil daar een geweldige pijpleiding van liefst 4 km lengte tot op een diepte van 500 m in zee leggen, om daarmee water van 8-10 graden C. uit de diepte omhoog te zuigen. Het temperatuursverschil tussen dit dieptewater en het oppervlaktewater is plus minus 28 graden C. Dat verschil is groot genoeg om een turbine aan te doen drijven die electrische energie kan produceren.
Laat ik er meteen bij vermelden dat ik de succesrijke beëindiging van deze werkelijk gigantische onderneming nog niet zeer nabij zie. Maar met een kleiner temperatuursverschil kan men al zeewater destilleren tot zoet water.

En nu doet zich bij Curaçao en Bonaire een toestand voor die misschien nergens ter wereld wordt geëvenaard, nl. dat op zeer geringe afstand van de kust op 200 m diepte water wordt gevonden van voldoende lage temperatuur om een dergelijke energie op te wekken. Door de zeer gewaardeerde medewerking van de C.P.I.M. zijn recentelijk metingen verricht, waarbij op 90 m afstand van de kust de vereiste diepte en temperatuur werden geconstateerd.

De windkracht is ook een belangrijke energiebron, zoals trouwens elke Nederlander, die zijn molens kent, zal beamen.

Er zijn de laatste tijd wijd verspreide onderzoekingen gewijd aan de dienstbaarmaking daarvan voor energieopwekking op grote schaal. Een Nederlandse geleerde, Professor Dresden, is voorzitter van de „Wind Power Working Party" van de „Organization for European Economic Cooperation". Het blijkt bij vergelijking met de gegevens, die internationaal werden verzameld, dat één der Benedenwindse eilanden, nl. Aruba, voor benutting van de windkracht in een uitzonderlijk gunstige positie schijnt te verkeren, zowel wat betreft de gemiddelde sterkte van de wind als haar gelijkmatigheid en constantheid van richting.

Maar de energie, die eventueel op deze wijze verkregen kan worden, is door haar, ondanks alles, wisselende aard maar voor een beperkt aantal doeleinden bruikbaar, bij ons misschien voor de z.g. electrodialytische ontzouting van zeewater. Deze omzetting van zeewater in drinkwater met behulp van plastic membranen vergt veel electriciteit. Zoveel, dat de prijs van de electriciteit de toepassing van dit principe tot nog toe heeft tegengehouden. Een andere moeilijkheid was de prijs en de levensduur van de plastic membranen. Maar het is niet te boud om hierin op den duur verbetering te verwachten door de voortschrijdende technologie der kunststoffen. En dan zou de door windkracht opgewekte electriciteit van groot belang kunnen worden voor onze dorstige eilanden.

Een vierde ontwikkeling, die in zicht is en die voor onze watervoorziening van niet geringe betekenis zal kunnen zijn, is een drastische vergroting van de z.g. warmte transmissie-coëfficient bij destillatie-processen. De waterproduktie zou daarbij aanmerkelijk groter kunnen zijn dan thans het geval is. En als U bedenkt dat een groot deel van ons drinkwater verkregen moet worden door destillatie van zeewater, zult U beseffen dat een dergelijke produktievergroting alleen maar toegejuicht kan worden.

Deze onderwerpen zullen U misschien duidelijk hebben gemaakt waarom ik juist de scheppende fantasie zo op de voorgrond plaatste. Nemen wij bijvoorbeeld de gebruikmaking van het temperatuursverschil in de zee. Het aanbrengen van de pijpleiding van voldoende diameter om het koude dieptewater op te zuigen zou een stukje ingenieurs-arbeid van de allereerste orde zijn. Al moge het waar zijn, dat wij onder onvergelijkelijk veel gunstiger omstandigheden te werken zouden hebben dan de Fransen in West-Afrika, al moge het waar zijn dat onze pijpleiding slechts één twintigste deel zo lang zou moeten zijn als de hunne, wij zullen een nauwe coördinatie van vele gebieden uit de ingenieurswetenschappen nodig hebben om tot een oplossing van dit probleem te komen.

En deze ingenieurs-vakken zullen weer met andere gebieden van de wetenschap, als b.v. de oceanografie en zelfs de bacteriologie moeten samenwerken. In het kort: er zal een zeer ruime mate van scheppende, technische fantasie nodig zijn. Het is waar, de bovengenoemde onderwerpen zijn in principe van groot belang voor ons zo intens dorstige en zo jammerlijk kale gebiedsdeel, dat tot dusver van eigen natuurlijke energiebronnen totaal verstoken is.

Maar wellicht stelt U zich de vraag: Zullen wij Antillianen ons wagen aan projecten van het soort als in het voorgaande werden genoemd? Of zelfs aan het bestuderen ervan? Zijn wij daartoe niet te klein? Zijn onze hulpbronnen daartoe niet volstrekt onvoldoende?

Deze vraag wil ik beantwoorden met een wedervraag. Zijn de Nederlandse Antillen slechts enkele eilandjes, ergens neergeworpen in de Caraïbische Zee, een geheel op zichzelf aangewezen afgesloten gemeenschap van 180.000 zielen? Of maken wij deel uit van een groot geheel, nemen wij deel aan het leven van een Rijk van 12 millioen mensen; een Rijk vooraanstaand in wetenschap en techniek, een Rijk dat in de rij van „Technical Assistance"-leverende landen de vierde plaats inneemt, een Rijk waarin één van 's werelds befaamdste centra van ingenieurswetenschappen, de Delftse Technische Hogeschool, gelegen is?

Ik neem afscheid van U zonder te trachten zelf een antwoord op deze vragen te formuleren. Moge elk Uwer, die uit hoofde van positie, ambt of anderszins, zich daartoe geroepen voelt, voor zichzelf zijn eigen antwoord geven.

17-1-'56

Luchtvaart in de Ned. Antillen

In de Caraïbische zee, het grote water tussen Noord en Zuid Amerika, liggen, netjes op een rijtje, de drie Benedenwindse eilanden van de Nederlandse Antillen. Ogenschijnlijk liggen zij eenzaam en verlaten in de tropische zee, overgeleverd aan willekeur van de door de passaatwind opgezweepte golven.

Doch hier bedriegt de schijn.

De Nederlandse Antillen kunnen zich de betrekkelijke weelde van isolement niet veroorloven, zij hebben hun welvaart niet in het minst te danken aan het feit dat zij kosten noch moeite hebben gespaard aan de aanleg en instandhouding van zee- en luchthavens, de voordeuren van de eilanden, die zij wijd hebben opengezet.

Het in praktijk brengen der theorie dat goede verkeersfaciliteiten verkeer schept, heeft ook in de Nederlandse Antillen zijn vruchten afgeworpen. Men begreep tijdig dat goed-geoutilleerde zeehavens een dringende noodzaak betekenden voor de ontwikkeling van de petroleum-, industrie, de handel en het tourisme, doch tevens werd ingezien dat zeehavens alléén niet voldoende waren, vóór de luchtvaart zijn rechtmatige plaats in het wereldverkeer had ingenomen, beschikten de Benedenwindse eilanden Aruba, Bonaire en Curaçao over vliegvelden welke de toen in gebruik zijnde vliegtuigen behoorlijk konden accommoderen.

Tegen alle verdrukking in groeide de burgerluchtvaart, het terugbrengen van een reisdag tot een reisuur vond enorme weerklank in het Caraïbisch gebied, waar reizen een tweede natuur der bewoners is.

Dat reeds in 1935 de KLM te Curaçao haar West Indisch Bedrijf vestigde, was beslist geen toeval. Als toen de KLM-leiding de ware reden voor deze maatregel publiek had gemaakt, zouden velen smalend hebben gelachen. Want wie had in 1935 reeds de moed te geloven in de instelling van een regelmatige transatlantische verbinding, met als beginpunt Amsterdam en als eindpunt Curaçao. Plesman wist toen reeds dat hij in staat was binnen een aantal jaren ook deze luchtbrug te bouwen. Maar tevens wist hij dat een dergelijke brug op solide fundamenten moest worden opgetrokken. Aldus ving hij aan de bewoners van de Nederlandse Antillen vertrouwd te maken met het vliegtuig, als veilig en comfortabel middel van vervoer: hij verbond de Benedenwindse eilanden door regelmatige luchtverbindingen.

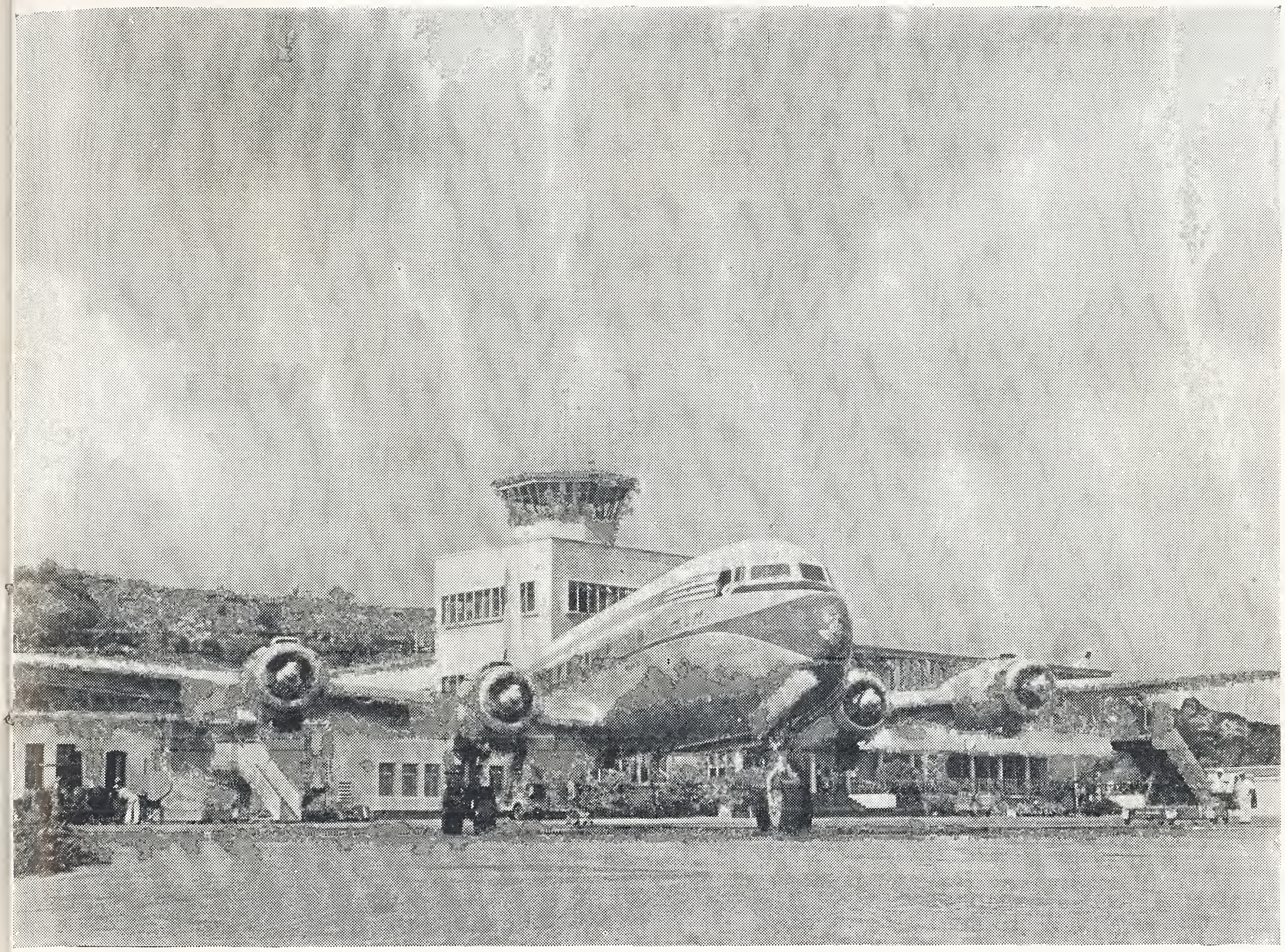
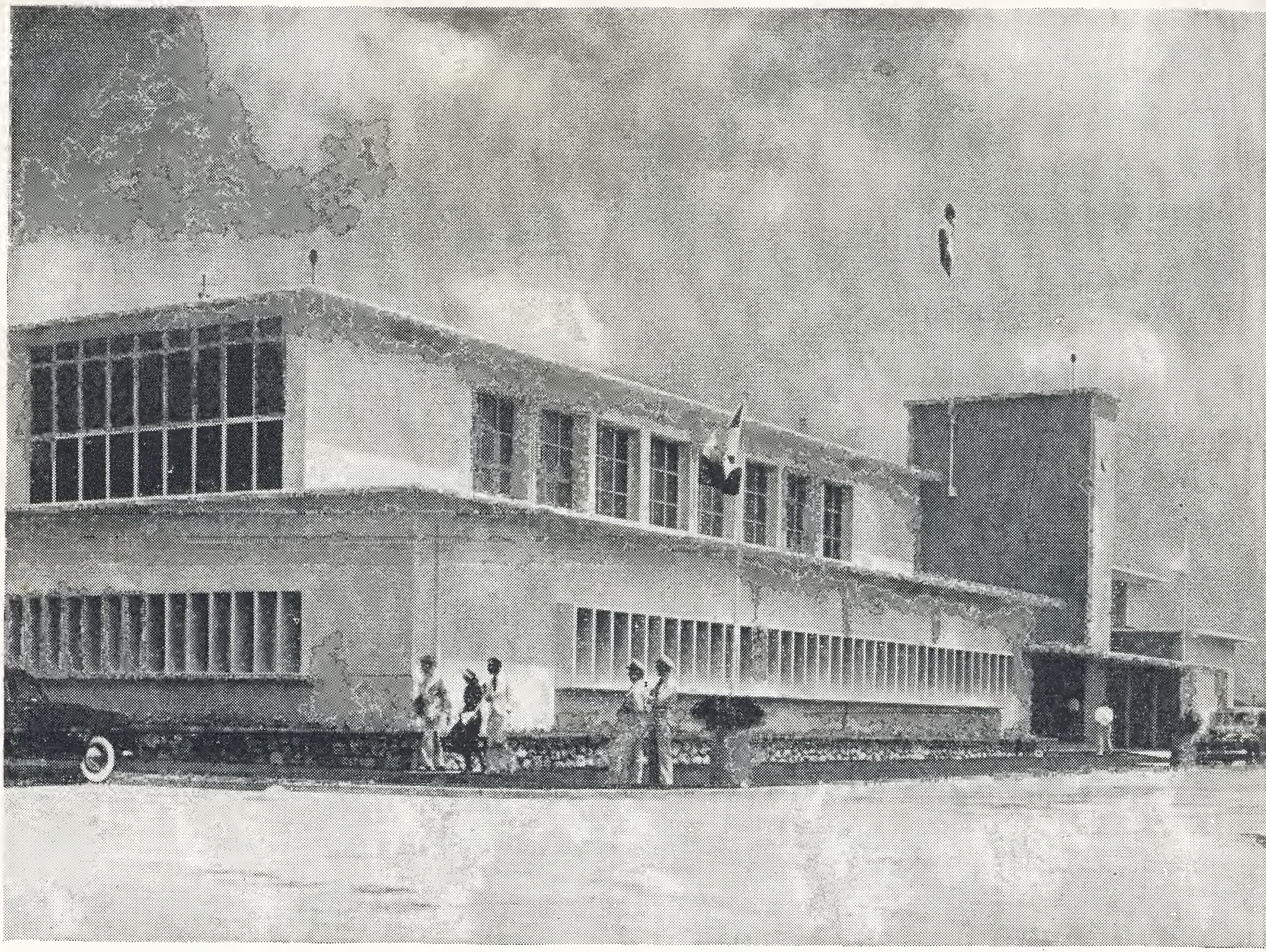


Foto K.L.M. *Curaçao. Dr. Plesman luchthaven*

De volgende stap was het bouwen van een spinneweb van luchtverbindingen met de nabuurlanden, als middelpunt van het web het eiland Curaçao. Het begon met de grote Venezolaanse havensteden Maiquetia en Maracaibo. Port-of Spain te Trinidad en Baranquilla in Colombia volgden. Paramaribo, de hoofdstad van ons Surinaamse Rijksdeel kwam daarna aan de beurt. Sa. Domingo, Haïti, Jamaïca, Cuba, Costa Rica en Panama, kortom vrijwel alle landen rondom het Caraïbische bekken werden aan KLM's spinneweb toegevoegd.

Tot Plesman, na de bevrijding van Nederland, de tijd gekomen achtte om de grote brug over de oceaan open te stellen. De oostelijke peiler Nederland, het begin- en eindpunt van een ontelbaar aantal luchtverbindingen in Europa, het nabije en verre oosten. De westelijke peiler de Ned. Antillen, het middelpunt van het inmiddels solide geweven spinneweb.



Aruba. Prinses Beatrix luchthaven *Foto K.L.M.*

De brug, aanvankelijk opengesteld voor bescheiden verkeer, doch gebouwd op fundamenten die elke uitbreiding van de bovenbouw mogelijk maken, is uitgegroeid tot een onmisbare oeververbinding tussen de twee Rijksdelen, en daarmede tussen Europa en het belangrijke midden-Amerikaanse gebied. En de Nederlandse Antillen zijn trots op de rol die zij in de totstandkoming hiervan hebben gespeeld.

Het pad der luchtvaart ging voor de Nederlandse Antillen niet altijd over rozen. Het land is, relatief gesproken, klein, de eisen welke de luchtvaart stelde aan het drieledige luchtverkeer, te weten inter-eiland, continentaal en intercontinentaal verkeer, waren niet eenvoudig. Met goede wil en vakkennis alléén bouwt men geen luchthavens welke voldoen aan de eisen welke het moderne vliegtuig hieraan stelt. Desondanks beschikken de Nederlandse Antillen thans

over moderne, goed geoutilleerde internationale luchthavens. Aruba slaat een goed figuur met zijn bijna 2000 meter lange startbaan, geschikt voor alle thans in gebruik zijnde types verkeersvliegtuigen, zijn prachtig modern stationsgebouw en lokale luchtverkeersbeveiligingsdienst.

Het fraaie luchthavencomplex kwam per medio 1955 gereed. Hare Majesteit Koningin Juliana heeft, ter gelegenheid van haar bezoek aan de Nederlandse Antillen per oktober 1955, de „Prinses Beatrix Luchthaven" gedoopt en officieel in gebruik gesteld.

De Internationale luchthaven met de grootste verkeersdichtheid is de „Dr. A. Plesman" Luchthaven te Curaçao. Zij beschikt over een startbaan van plm. 1650 meter, welke in de loop van 1956 met 400 meter zal worden verlengd. Naast een modern stationsgebouw, bevinden zich op deze luchthaven de kantoorgebouwen, vliegtuighangars en werkplaatsen der KLM. Hier is de basis van waaruit de West-Indische vogels uitvliegen en even zovele malen terugkeren. Hier is het omkeerpunt der transatlantische luchtverbindingen tussen Nederland en de Nederlandse Antillen.

Ook is hier het centrum van het grote luchtverkeersbeveiligingsgebied, dat door de International Civil Aviation Organization aan de zorg van de Nederlandse Antillen is toevertrouwd. Het gebied waarin het luchtverkeer door luchtverkeersbeveiligingsdienst van de Nederlandse Antillen wordt beveiligd, beslaat een oppervlakte van plm. 230.000 km². De grote verkeersstromen van de luchtvaart in Noord-Zuid en Oost-West richting lopen voor een niet gering gedeelte door dit gebied.

Het aantal vluchten dat door dit centrum wordt beveiligd is inmiddels tot bijna 20.000 per jaar uitgegroeid en nog immer neemt de dichtheid van het luchtverkeer in het Caraïbisch gebied toe.

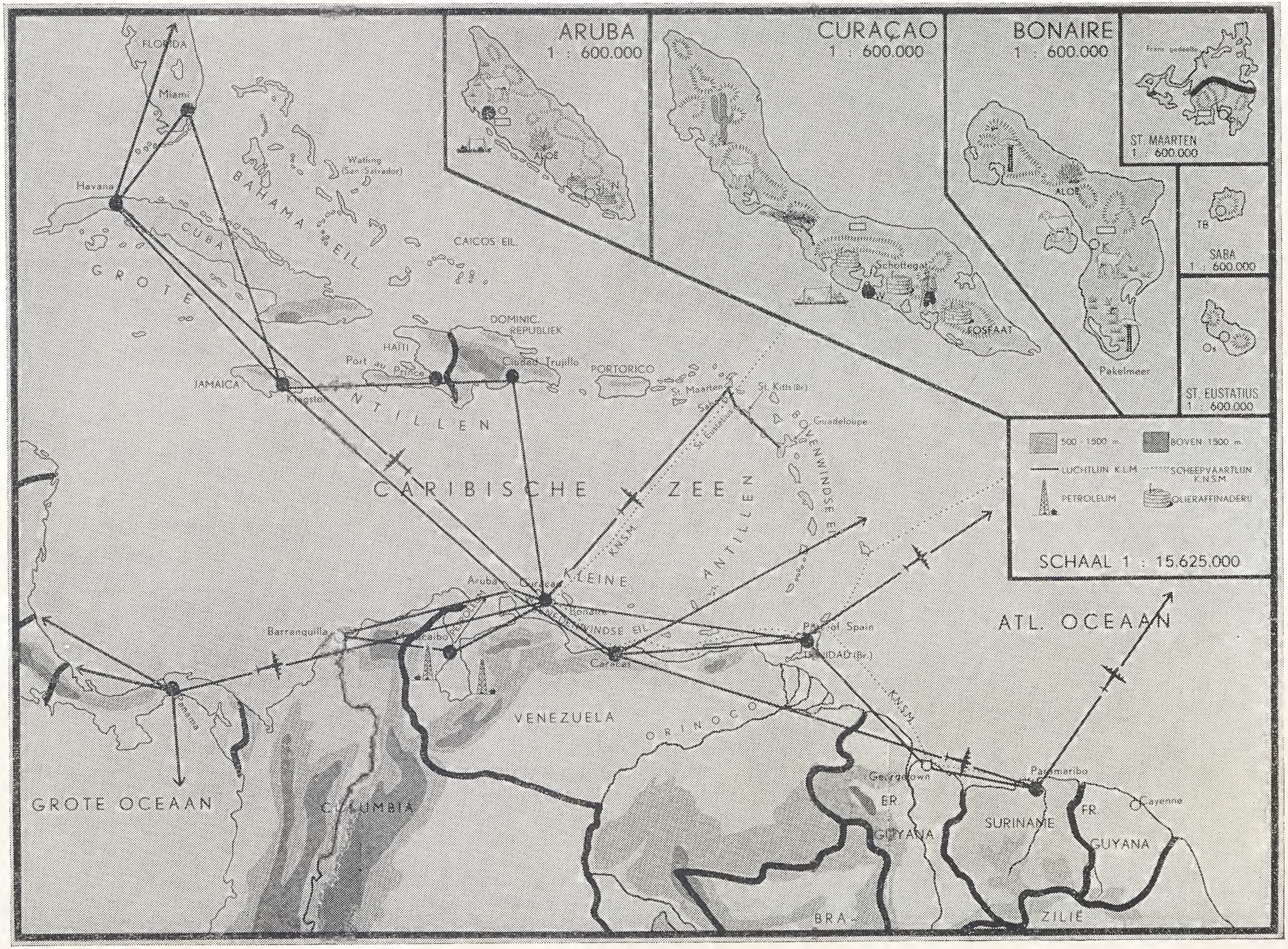
Dan is er de onlangs gereed gekomen nieuwe luchthaven het eiland Bonaire, genaamd naar de sierlijke vogels, welke te Bonaire hun tijdelijke of blijvende woonplaats hebben gekozen: de flamingo's. De lengte der startbaan van dit overigens moderne vliegveld is aangepast aan de behoefte, de lengte van ruim 1200 meter is voldoende voor de vliegtuigtypen welke hier regelmatig landen: de DC 3 en de Convair 340. Het aantrekkelijke touristeneiland Bonaire heeft, met de aanleg van het nieuwe Flamingo vliegveld een keurig voorportaal toegevoegd aan zijn gastvrije huis, in de hoop en verwachting dat de dagelijkse luchtverbinding met Curaçao spoedig uitgebreid zal moeten worden.

De drie Bovenwindse eilanden St. Maarten, St. Eustatius en Saba, zullen het voorlopig moeten stellen met de internationale „Juliana" luchthaven te St. Maarten en een landingsstrip van beperkte afmetingen te St. Eustatius. De hartewens van de bewoners van het kleinste en meest decoratieve eiland van de Nederlandse Antillen Saba is nog eens in het bezit te komen van een vliegveld. De bergachtige structuur van het eiland laat echter de aanleg van een vliegveld niet toe, reden waarom het er naar uit ziet, dat de Sabanen geduld

zullen moeten oefenen tot het tijdstip waarop de helicopter in het burgerluchtverkeer gemeen goed is geworden.

De zelfstandigheid welke het Statuut de Nederlandse Antillen heeft verleend, heeft de samenwerking op luchtvaartgebied tussen de Rijksdelen niet verminderd, integendeel. Niet naast Nederland, doch met Nederland wordt gestreefd naar een verdere opbouw der Nederlandse/Ned. Antilliaanse luchtvaart.

18-4-'56


ARUBA
1 : 600.000
ALOË
CURAÇAO
1 : 600.000
Schottegat
FOSFAAT
BONAIRE
1 : 600.000
ALOË
Pekelmeer
ST. MAARTEN
1 : 600.000
SABA
1 : 600.000
ST. EUSTATIUS
1 : 600.000
500 - 1500 m.
BOVEN 1500 m.
LUCHTLIJN K.L.M.
SCHEEPVAARTLIJN K.N.S.M.
PETROLEUM
OLIERAFFINADERIJ
SCHAAL 1 : 15.625.000
FLORIDA
Miami
Havana
Watling (San Salvador)
BAHAMA EIL.
CUBA
GROTE
CAICOS EIL.
DOMINIC. REPUBLIEK
HAITI
Port au Prince
Ciudad Trujillo
PORTORICO
JAMAICA
Kingston
ANTILLEN
St. Maarten
Saba
St. Eustatius
St. Kitts (Br.)
Guadeloupe
BOVENWINDSE EIL.
CARIBISCHE ZEE
K.N.S.M.
ANTILLEN
KLEINE
Aruba
Curaçao
Bonaire
BENEDENWINDSE EIL.
Barranquilla
Maracaibo
Caracas
Port of Spain
TRINIDAD (Br.)
ATL. OCEAAN
VENEZUELA
ORINOCO
K.N.S.M.
Georgetown
Paramaribo
Cayenne
ER GUYANA
SURINAME
FR. GUYANA
Panama
GROTE OCEAAN
COLUMBIA
BRAZILIË

Het Ministerie van Overzeese Rijksdelen geeft in de radio rubriek 'Rijksdelen Overzee' voorlichting over deze landen.

De onderwerpen van deze rubriek liggen op het terrein van Cultuur, Historie, Economie, Staatkunde, Sociale vraagstukken en Geografie.

De hieraan verbonden correspondentieclub 'De brievenbus gaat open' biedt aan de Nederlandse jeugd gelegenheid zelf in contact te treden met de jeugd in de Overzeese Rijksdelen.

Het correspondentie adres voor de rubriek is Postbus 115, Den Haag. Telefoonnummer 183861 (toestel 271)